

ALBERTO BALDI - ARTURO CAPASSO - BIANCA D'ANTONIO - MARIANO D'ANTONIO
MASSIMO DEANDREIS - ENNIO FORTE - PIETRO GARGANO - ADRIANO GIANNOLA
PAOLO GIORDANO - AMEDEO LEPORE - UMBERTO MASUCCI - ERNESTO MAZZETTI
GHERARDO MENGONI - GIUSEPPE MORICOLA - SILVIO PERRELLA - NICOLA SPINOSA

NAPOLI PORTO la nuova città

prefazione di
Pietro Spirito

a cura di
Piero Antonio Toma



La memoria da salvare: l'emigrazione nel porto di Napoli di Giuseppe Moricola

Il domani del Museo dell'emigrazione e del Museo del mare, da una parte, attirerà nel porto numerosi napoletani e forestieri, e dall'altra, preserverà dall'oblio il tormentato esodo di milioni di meridionali e la grande stagione delle cantieristica e dell'uso del mare a partire dagli antichi Greci e Romani (anche alla luce delle recenti scoperte determinate dai lavori della Metropolitana), fino al naviglio borbonico, come la corvetta "Flora", il cui relitto è appena venuto alla luce.

L'istituzione di un museo del Mare e dell'Emigrazione nel porto di Napoli assume un valore simbolico per la città e per l'intero Mezzogiorno. Nella triangolazione emigrazione, porto, mare, infatti, si esprime un sistema di relazioni e di processi che proietta il museo in una complessità narrativa, piuttosto che di semplice contenitore di cose ed oggetti, in grado di riferire non soltanto della storia dei grandi processi di mobilità degli uomini, ma anche di interloquire con il presente ed il futuro dei fenomeni migratori. Il porto, in assoluto, è il luogo in cui avviene "la rottura del carico", ovvero il luogo in cui merci ed uomini transitano dalla terraferma alle imbarcazioni, e viceversa, per avviarsi ad altre destinazioni.

Nuove la forzata convivenza col porto militare.

Questa attività fa del porto un luogo aperto, un *milieu* unico, dinamico, denso di funzioni ed edifici. Ciò è tanto più vero per il porto di Napoli che, con la meridionalizzazione dei flussi migratori tra Ottocento e Novecento e lo sviluppo delle rotte atlantiche, assume come scalo passeggeri un ruolo centrale nel sistema portuale italiano. Con il grande esodo migratorio, infatti, il porto ha un punto di svolta. Fino a quel momento la struttura portuale dell'ex capitale borbonica aveva avuto vita stentata, in ogni caso, ben al di sotto delle aspettative degli operatori eco-

nomici locali. La forzata convivenza con il porto militare di impianto borbonico e la mancanza di un organico e condiviso progetto di integrazione con il resto del tessuto urbano non aveva consentito il decollo della città come scalo mercantile.

Da Napoli nel Novecento partono i due terzi dell'emigrazione italiana per le Americhe

Invece, dalla fine dell'Ottocento agli anni Venti del nuovo secolo, con la trasformazione in scalo di partenza di milioni di meridionali per le Americhe, l'attività portuale vive una speranzosa stagione di ripresa. Per tutto il primo decennio del Novecento l'aumento del tonnellaggio delle navi che vi approdano è imputabile in gran parte al movimento di circa 300 mila persone che ogni anno vi transitano per imbarcarsi per i paesi d'oltreoceano. Qui attraccano navi moderne, piroscafi a vapore, di stazza non inferiore alle 4 mila tonnellate, in grado di ospitare fino a 2 mila passeggeri¹.

È un incessante andirivieni che, fino alla vigilia della prima guerra mondiale, fa convergere su Napoli quasi la metà di tutti i passeggeri in partenza dai porti del regno. In particolare, il suo primato si misura sulla crescita del movimento passeggeri rispetto al principale porto concorrente di Genova, con un vantaggio di oltre 120 mila viaggiatori annui. Lo spostamento nel Mezzogiorno dei flussi migratori e l'inversione delle mete degli emigranti dal sud al nord del continente americano concentrano nel porto campano gran parte del contingente migratorio. Di fatto, all'inizio del XX secolo, le proporzioni delle partenze dai due principali porti dell'emigrazione si sono ribaltate rispetto al trentennio precedente, e Napoli fa la parte del leone intercettando oltre i due terzi dei viaggiatori in transito per le Americhe².

¹ Cfr. F. MILONE, *Il problema del porto di Napoli*, in «Questioni meridionali», aprile 1936, p. 10.

² A. MOLINARI, "Porti, trasporti, compagnie", in *Storia dell'emigrazione*

Trecentomila s'imbarcano su 250 bastimenti

Per quanto già prima della fine del primo conflitto mondiale tale traffico tenda a ridimensionarsi per effetto della spartizione degli scali tra le principali compagnie di navigazione e per la concorrenza degli altri porti meridionali (Palermo e Messina), è comprensibile che le forze economiche della città ripongano nell'affare migratorio "tutte le speranze dell'avvenire" e confidino nell'imponente movimento marittimo che, in alcuni periodi dell'anno, giunge a registrare la partenza di anche tre grandi piroscafi al giorno, con punte eccezionali di 300 mila partenze distribuite tra 250 bastimenti, per una poderosa crescita dell'economia locale. È una attività frenetica che ai contemporanei fa intravedere l'afflusso di immense fortune, misurabili in oltre 25 milioni di lire che ogni anno si redistribuiscono negli asfittici circuiti economici cittadini³. Le rotte oceaniche, insomma, sembrano favorire la ripresa dello scalo partenopeo ed i circuiti distributivi e di consumo ad esse collegati. Ma "la scoperta dell'America" si traduce soltanto in cambiamenti di ordine quantitativo, perché la consapevolezza delle nuove opportunità non induce a ripensare la logistica del porto né spinge il ceto armatoriale locale ad inserirsi nel nuovo traffico ed esercitare la necessaria "call to action" verso altri soggetti pubblici e privati per la funzionalizzazione dello spazio portuale.

Una organizzazione disastrosa e i disagi degli emigranti

Per Napoli, l'idea naturale del porto come luogo aperto,

italiana, 1, *Partenze*, (a cura di) P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, Donzelli Editore, Roma, 2001, pp. 239-240.

³ CAMERA DI COMMERCIO NAPOLI, *Deliberazioni, Mozione Mauro circa l'emigrazione nei suoi rapporti con gli interessi economici di Napoli*, tornata 2 dicembre 1910.

facilmente fruibile, senza discriminazioni, nella svolta di fine Ottocento, si traduce nel suo contrario. Il rimescolamento di funzioni in seguito alla trasformazione da scalo mercantile a quello passeggeri, infatti, si realizzerà in modo caotico, senza alcun coerente disegno di infrastrutturazione coerente con la gestione di così poderosi flussi migratori. Le ripetute denunce della locale Camera di Commercio e, più ancora, il complicato *work in progress* del Commissariato Generale per l'Emigrazione descrivono in modo impietoso un sistema inceppato che non è in grado di offrire le sufficienti garanzie alla circolazione degli uomini, creando con le sue permanenti criticità il più faticoso e complicato percorso ad ostacoli per l'emigrante che giunge a Napoli per imbarcarsi alla volta dell'America. A seguire tali testimonianze si snoda un'interminabile sequenza di inadempienze e un evidente deficit di cultura dell'organizzazione. In mancanza dello sviluppo della logistica di base, la gestione dei servizi dedicati agli emigranti non può che risultare parziale ed approssimativa.

Due o tre giorni per le sole operazioni doganali

La fisionomia di scalo passeggeri si definisce secondo una pressante cadenza emergenziale, per cui ancora nel primo dopoguerra, pur a fronte della riduzione delle partenze, la gestione dei servizi e il mantenimento della disciplina all'interno del porto più che essere il risultato di una rodada organizzazione appaiono come una sorta di inspiegabile "miracolo"⁴. Bastano pochi esempi per descrivere la difficoltà con cui si realizzano strutture più adeguate per l'ospitalità degli emigranti. La costruzione della stazione marittima, avviata all'inizio del Novecento, per quanto sufficientemente attrezzata, è sottodimensionata rispetto ai bisogni; essa sarà portata a termine soltanto

⁴ A. ROSSETTI, *Traffico e sviluppo del porto di Napoli*, in «La Rivista Economica», gennaio 1923, p. 164.

nel 1908, comportando nel frattempo anche due o tre giorni per effettuare le operazioni doganali.

Autorità portuali e cittadine insensibili davanti alle sofferenze degli emigranti

Anche le operazioni relative alle visite sanitarie con la disinfezione delle persone e dei bagagli avviene in condizioni assolutamente precarie. Soltanto nel 1904 si provvede alla costruzione nel recinto portuale di un fabbricato per la sterilizzazione degli indumenti contenuti nei bagagli e si copre con tettoie di ferro e vetro le banchine laterali della stazione marittima per garantire un minimo di riparo per quanti si recano dalle sale da visita alla banchina per riprendere i bagagli. Sempre dallo stesso anno comincia a funzionare un apposito impianto dotato di macchine sterilizzatrici che sostituiscono le vecchie stufe per la disinfezione degli effetti di uso personale che gli emigranti depositano prima di sottoporsi ad un collettivo bagno disinfettante⁵. L'iconografia di un dolente, straniato e disordinato stazionamento dei tanti connazionali in attesa del proprio turno per espletare le operazioni propedeutiche all'imbarco diventa, così, la nota dominante del porto di Napoli. Lo spazio antistante il mare si riempie all'inverosimile di una folla stremata dalla forzata permanenza a terra senza che una così indecorosa condizione umana muova le autorità portuali e quelle del Commissariato per l'emigrazione a porre in essere una qualche accettabile politica assistenziale. Quanti e quali ostacoli si frappongono alla tutela dell'emigrante che giunge a Napoli si rilevano nell'incresciosa vicenda che accompagna la volontà di dotare il porto campano di un "albergo" per tali viaggiatori⁶.

⁵ L. BODIO, *Visita degli emigranti in partenza*, in «Bollettino dell'emigrazione», VII, 1904, p.84

⁶ La vicenda è ricostruita in tutti i suoi aspetti da F.M. SNOWDEN, *Naples in the Time of Colera*, Cambridge University Press, 1995, pp. 285-296.

Palleggiamento delle responsabilità e opposizione degli albergatori

Se, infatti, è lodevole l'intento di costruire entro il recinto portuale una struttura di accoglienza innanzitutto perché "riuniti in ricoveri, gli emigranti sotto la vigilante tutela del Commissariato, sarebbero più facilmente a sicuro dalle arti dei faccendieri che cercano di abusare della loro ignoranza"⁷, assai più complicato si presenta l'iter realizzativo. Il progetto si scontra da subito con difficoltà di ordine burocratico e politico, prima ancora che finanziarie ed urbanistiche. A pregiudicarne la realizzazione è soprattutto l'interminabile lodo su chi debba realizzare l'opera, nella contrapposizione tra chi spinge per la gestione pubblica e chi invece, vorrebbe affidarla alla mano privata, e segnatamente a quella delle onnipresenti compagnie di navigazione. Ma se a Roma, la questione si cristallizza nell'interminabile palleggiamento di responsabilità tra il Commissario dell'emigrazione e le autorità di governo, assai più determinante per il fallimento dell'opera è l'opposizione che si registra sul piano locale da parte di quelle categorie, prima fra tutte la corporazione dei locandieri, che con l'"Albergo" avrebbero visto pregiudicati i propri guadagni, oltre che essere limitati negli abusi e soprusi perpetrati ai danni degli sprovveduti avventori.

Interessi dei privati e debolezza delle istituzioni rendono del tutto inospitale il porto

La mobilitazione posta in essere è massiccia, contando anche sull'appoggio della deputazione napoletana che in parlamento si fa portavoce degli interessi privati, contro l'opposi-

⁷ L. BODIO, *Tutela degli emigranti nei porti di imbarco. Alberghi e locande per l'alloggio degli emigranti*, in «Bollettino dell'emigrazione», 7, 1904, p. 128.

zione soprattutto dei socialisti, fino al punto di negare anche i pericolosi risvolti sanitari legati al diffondersi di rischi epidemici, in quel momento imposti dall'ennesimo focolaio colerico, ma più in generale legati alle condizioni di estrema precarietà igienica delle moltitudini di persone che sostavano in attesa dell'imbarco. Nell'intreccio tra consolidati interessi privati e debolezza dell'intervento pubblico evapora il tentativo di organizzare una migliore accoglienza delle masse migranti, ultimo anello di una catena infinita di inadempienze nei confronti dei protagonisti dell'esodo. L'incapacità di ridisegnare il più grande porto del Mezzogiorno come un efficiente *hub* per passeggeri consegna il traffico migratorio a "tutta quella lana di persone che in Napoli sogliono smungere in tutti i modi i poveri malcapitati di provincia che non possono sfuggire ad abbindolamenti di ogni sorta"⁸.

La tappa nel capoluogo campano, in questo modo, si dimostrerà assolutamente inospitale, delimitata da spazi ristretti e abusi diffusi. Gli uni e gli altri vanno necessariamente tenuti insieme nella trama di una narrazione che ha l'ambizione di restituire la memoria del grande esodo alla suggestione di un confronto tra emigrazioni di ieri e immigrazioni di oggi.

Nel 1911 Turati denuncia il diffuso sfruttamento degli emigranti ad opera di ladri e prostitute

Un porto malamente attrezzato per la gestione di così massicci contingenti migratori non può che predisporre ad essere luogo di elezione per l'attività di polizia. È proprio la documentazione prodotta dalle forze preposte all'ordine pubblico a svelare l'infinita quantità di trappole e di taglieggiamenti ai danni del malcapitato emigrante dall'arrivo alla stazione di Napoli alla sospirata salita sul bastimento. Inevitabilmente

⁸ ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO NAPOLI, Questura, AA.GG., 1888-1901, Agenzie di emigrazione, fs. 2620.

l'occhio dell'autorità di polizia si spinge oltre il perimetro portuale nel tentativo di penetrare in quella terra di nessuno che si estende a raggiera intorno al porto e nella quale pullulano botteghe, taverne, luridi recapiti di agenti della navigazione insieme a malandrini, avventurieri, prostitute e camorristi. Quanti, e non sono tanti, incappano nelle maglie della giustizia descrivono un sistema affaristico che non lascia di piede gli sprovveduti provinciali che giungono in città per espatriare. "A Napoli – riferirà nel 1911 nell'aula parlamentare Filippo Turati – più che altrove, si è acuitizzata questa industria dello sfruttamento dell'emigrante. È cosa nota come nelle locande si accentra quel lavoro di scugnizzi, dragomanni che si impadroniscono delle valigie dell'emigrante per poi condurlo dal medico che deve guarirlo delle malattie che ha e di quelle che non ha, dalla monaca che gli dà l'abitino o la medaglietta benedetta contro il mal di mare, dall'assicuratore che gli dà un pezzo di carta contro i rimpatri forzati, o dall'imbroglione che gli dà un altro pezzo di carta ugualmente senza valore facendoglielo credere un vaglia del Banco di Napoli".

Per gli agenti delle compagnie e per la filiera della delinquenza il flusso migratorio è il core business

"È una rete che dagli agenti sparsi nelle nostre montagne, a traverso le locande, arriva fino ai banchisti d'America, una vera internazionale fra i lavoratori di quella speciale industria che non so se siano organizzati alla Borsa del Lavoro"⁹. In realtà, la denuncia dell'onorevole socialista coglie gli aspetti più

⁹ Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Leg. XXIII, tornata 7 marzo 1911. Per una ampia ricostruzione delle frodi, attraverso le carte della Polizia e della Prefettura, si rinvia a G. MORICOLA, *L'albero della cuccagna. L'affare emigrazione nel grande esodo tra '800 e '900*, Aracne, Roma, 2016, pp. 41-66, da cui sono tratti, salvo diversa indicazione, anche i riferimenti testuali che seguono.

folcloristici dell'affare emigrazione mentre la scarsa concretezza dell'intervento pubblico a tutela dei protagonisti del grande esodo fa intravedere consistenti opportunità di guadagno man mano che ci si avvicina al "core business" dell'impresa migratoria, saldamente detenuto dagli intermediari del viaggio, i fin troppo noti "agenti". Il loro potere è incontrastato, per niente scalfito dal tentativo operato dalla legge del 1901 di limitarne gli abusi attribuendogli la patente di rappresentanti esclusivi delle diverse compagnie di navigazione.

Quel cavalier Ferolla bello di fuori e brutto e farabutto di dentro

Siamo di fronte all'ennesimo gattopardismo, come si è potuto constatare mettendo a confronto l'informazione pubblica con le informative segrete inviate dalla Questura al Prefetto. Il cav. Nicola Ferolla, per fare solo un esempio, al giro di boa della riorganizzazione della categoria imposta dal nuovo provvedimento legislativo, sulla stampa è accreditato come persona "che deve tutto ad una vita di lavoro ed onesta, orgoglioso che la fiducia di una delle più grandi compagnie di navigazione sia caduta su di lui", mentre dalle carte di polizia emerge un profilo tutt'altro che rassicurante, sommando denunce per l'esazione di caparre improprie, contratti di imbarco non regolarmente redatti, emigrazione clandestina, tangenti false per fedi sanitarie, mancato rispetto della data di imbarco.

Col biglietto d'imbarco si acquistava un arbitrio senza fine

Certo è che in una narrazione che non si limiti alla tragica, e fin troppo nota, oleografia del viaggio degli emigranti, la galleria dei personaggi che, ieri come oggi, si impadroniscono dei destini di tanti poveri disgraziati risulterebbe sicuramente affollata oltre che significativa delle difficili condizioni con cui

si realizza il progetto migratorio. Innanzitutto per l'estrema incertezza dei tempi e delle modalità del viaggio, lasciati all'arbitrio di una spietata mediazione che, contravvenendo sistematicamente alle clausole del contratto, predispone traversate di massa con tappe forzate in altri porti, trasbordi obbligati da un bastimento all'altro, assottigliamento e stravolgimento dell'alimentazione a bordo, oltre tutti gli altri espedienti in grado di far lievitare le provvigioni che giungono a coprire anche il 25-30% del costo del biglietto quando non si appropriano della metà del guadagno netto destinato all'armatore⁹⁰. Più che un diritto, l'emigrante con l'acquisto del biglietto compra una possibilità che quasi mai si realizza secondo le accattivanti descrizioni che le compagnie di navigazione fanno circolare sulla stampa locale, promettendo un viaggio nel quale "il più grande signore e il più umile emigrante sono trattati egualmente... Ordine, pulizia, abbondanza di vitto, passeggiate al coperto, sale di lettura, da pranzo, infermeria, bagni, luce elettrica dappertutto. Non sono dei piroscafi, ma dei grandi alberghi muniti di tutti i confort"⁹¹.

La scandalosa beffa della pubblicità: il caso del "Republic"

Annunci che suonano come una beffa di fronte alla realtà di traversate che, nonostante la modernità e la grandezza dei nuovi transatlantici a vapore, continuano a riproporre le difficili condizioni di vita a bordo delle "navi di Lazzaro" che solcavano l'Atlantico nel corso dell'Ottocento. Capita così che ancora nel 1905, sul transatlantico *Republic*, più noto come "la nave dei milionari", in servizio da Napoli a New York, nella intasata fino all'inverosimile terza classe "la temperatura non è il

⁹⁰ Cfr. G. BRESSAN, *Gli agenti di emigrazione*, in «Rivista marittima», ottobre 1899.

⁹¹ Cfr. A. MOLINARI, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica: il viaggio per mare*, Franco Angeli, Milano, 1988

solo fattore che rende nei dormitori l'atmosfera irrespirabile. Vi concorre il vapore acqueo e l'acido carbonico della respirazione, i prodotti volatili che svolgono dalla secrezione dei corpi, dagli indumenti dei bambini e degli adulti... La puzza è tale che il personale di bordo si rifiuta spesso di entrare per lavare i pavimenti¹².

Anche lo stesso biglietto ha un prezzo fuori mercato

Il faticoso obiettivo di conquistare un posto sul ponte del bastimento, è il caso di dire visti gli ostacoli e i pedaggi di diversa natura che occorre sostenere nelle tappe di avvicinamento alla nave, comporta per l'emigrante un esborso di denaro assai superiore a quello del prezzo del biglietto. In realtà, i costi del viaggio, come si formano tra le maglie troppo larghe della legislazione giolittiana, risultano alquanto variabili e di difficile quantificazione, appesantiti come sono da esborsi impreveduti e pagamenti ai tanti *provider* di servizi surrettizi e spesso di natura fraudolenta. Il capitolo dell'economia dell'impresa migratoria, quindi, non può che assumere una contabilità più ampia di quella relativa al solo prezzo della traversata, né può semplicemente parametrarsi alla progressiva riduzione del costo del viaggio determinato dal passaggio dalla vela al vapore e dall'abbattimento dei tempi di percorrenza. L'ottimismo dei contemporanei sulla ricaduta positiva della rivoluzione dei trasporti e sulla stringente connessione tra la crescente dimensione dell'esodo migratorio e la riduzione di almeno la metà del costo del biglietto della traversata transatlantica nei decenni a cavallo tra Ottocento e Novecento, viene meno allorché mettiamo a fuoco il bilancio economico dell'emigrante nei suoi grandi centri di raccolta e misuriamo l'andamento dei noli sulla rigidità dei calcoli utilizzati dal Commissariato per l'emigra-

¹² Ivi, p. 384.

zione per definirne il valore. Riferendosi, appunto, ai parametri assunti dalla legge del 1901 per la definizione dei noli ufficiali basati sui prezzi di cartello dell'ultimo ventennio, quando i costi erano significativamente più alti, Francesco Saverio Nititi, osservandone in particolare gli esiti sulla piazza napoletana, concluderà che sono proprio i meccanismi della legge ad "impedire di speculare a ribasso" e a tenere sganciato il valore dei titoli di viaggio dal positivo prodotto dagli incessanti miglioramenti della navigazione marittima³. Il prezzo del biglietto a Napoli, alle soglie del Novecento, si mantiene al di sopra dei valori medi dei noli ufficiali, a dimostrazione di una condizione niente affatto unitaria del mercato del trasporto marittimo e della forza dei monopoli che sulle principali piazze portuali detengono le compagnie di navigazione.

Il costo del viaggio pari a un anno di lavoro

L'influenza di tali circostanze conferisce una grande variabilità dei noli come segnalano i diretti interessati, i quali nel pieno dell'età del vapore, denunciano alle autorità di polizia di aver speso dalle 190 alle 225 lire per un biglietto di terza classe per New York, sorprendendosi degli scarti rispetto ai prezzi ufficiali, fissati a 170-180 lire, e ancor di più dei rapidi mutamenti nei listini settimanali. Nonostante il clamore suscitato dalla modernizzazione dei trasporti, la scommessa dell'emigrazione continua ad esigere impegni proibitivi soprattutto se commisurati alla povertà di gran parte dei protagonisti dell'esodo. Testimonianze coeve, non sedotte dalla vulgata sulle magnifiche sorti e progressive dei trasporti e attente a considerare "i grappoli di imprevisti" che si sommano nel percorso ad ostacoli dell'emigrante nella ex capitale borbonica, stimano una cifra per il viaggio di almeno 300-350 lire, più o meno quanto un conta-

³ F.S. Nititi, "Il bilancio dell'emigrazione italiana", in Id., *Scritti sulla questione meridionale*, (a cura di) A. Saitta, vol. I, Laterza, Bari, 1958, p. 415.

dino poteva racimolare in un anno di lavoro nel proprio paese⁴. Alla fine, hanno ragione quanti sostengono che, al di là di tante considerazioni macroeconomiche sulle rimesse degli emigranti, i soldi guadagnati all'estero sarebbero serviti innanzitutto a ripianare le spese per il viaggio, costituendo poco meno della metà dei risparmi faticosamente accumulati nel primo anno in terra straniera⁵.

Inaccettabili pratiche di sfruttamento e mercificazione dei rapporti

La rapida e non certo esaustiva rassegna dei temi e dei problemi qui proposti, legati al momento di mezzo tra la partenza e l'arrivo dell'emigrante nelle nuove destinazioni, restituisce alla memoria da salvare una complessità espositiva che si dipana tra le illusioni e le sofferenze dell'emigrante. Un museo dell'emigrazione non può che dare corpo a questa condizione di estrema provvisorietà, rappresentare quasi plasticamente l'esercito di "non persone" che ingrossano i grandi flussi migratori. La "migration policy", storicamente fondata su una concezione funzionale ed economica, lascia in sospeso la spinosa materia dei diritti individuali e di cittadinanza, implementa la mercificazione dei rapporti con l'emigrante e costruisce intorno a quel mondo infinite pratiche di sfruttamento. Per quanto il grande esodo migratorio degli italiani tra Ottocento e Novecento non è meccanicamente paragonabile alle assai più tristi vicende della attuale immigrazione, tuttavia, da quella stagione si ricavano riflessioni e suggestioni che giungono fino ai nostri giorni.

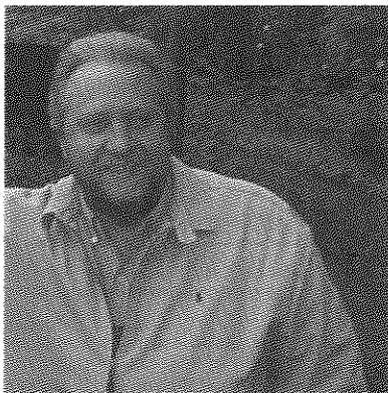
⁴ A. DE CLEMENTI, "Dove finiscono le rimesse. I guadagni dell'emigrazione in una comunità irpina", in *L'Italia delle migrazioni interne*, (a cura di) A. Arru, F. Ramella, Donzelli, Roma, 2003, pp. 294-298.

⁵ P. BEVILACQUA, "Società rurale ed emigrazione", in *Storia dell'emigrazione italiana*, cit., p. 109.

L'alto significato simbolico del museo del Mare e dell'Emigrazione

L'attraversamento di uno spazio museale dedicato ai temi dell'emigrazione, intriso di una ineludibile dialettica tra passato e presente, non potrà mai risolversi in un impressionistico "deja vu" moralistico ma piuttosto esprimere il tratto attuale e inattuale dei grandi processi di mobilità umana nel lungo tempo storico. Per questo motivo, la conoscenza storica tradotta nell'intricante e moderno linguaggio museale, ancorché un importante arricchimento del patrimonio culturale del nostro paese, può assolvere ad una essenziale funzione pedagogica e civile, depurando il movimento migratorio, quello di ieri e tanto più quello di oggi, da fuorvianti e strumentali errori di anacronismo e creando un argine contro la deriva ideologica della separazione e del razzismo. Il Museo del Mare e dell'Emigrazione a Napoli si carica di queste attese e della speranza che anche la scelta della sua collocazione fisica, di fronte al mare, ci rassicuri sul carattere aperto e democratico della città, sulla civiltà di una popolazione che ha saputo da sempre convivere con il melting-pot culturale ed etnico venuto dal mare.

* * *



GIUSEPPE MORICOLA è docente di Storia Economica presso il Dipartimento di Scienze Umane e Sociali dell'Università degli Studi di Napoli "L'Orientale". Si occupa da diversi anni degli aspetti economici e sociali dell'economia del mare, dei sistemi fiscali e bancari in età contemporanea e dell'emigrazione. Su questi temi ha pubblicato alcune monografie e numerosi saggi.